GRAN PREMIO DI GERMANIA *La Scuderia del Cavallino rampante lanciata a colmare il gap con i gialloblù della casa francese*

Michael ora punta al tris sulla pista di casa

Ma serve l'aiuto del compagno di squadra Massa che finora non ha rallentato lo spagnolo Alonso

di **Leonardo Bottani**

HOCKENHEIM La caccia rossa ad Alonso continua sul circuito di Hockenheim, la pista di casa dove Michael Schumacher punta al tris dopo i successi negli States e in Francia. A Maranello ci credono: 17 punti da recuperare in 7 Gp non sono poi troppi quando le cose (leggi: gomme) vanno bene, ma serve un grande aiuto dallo scudiero Massa e anche dalla fortuna che finora non ha mai fermato Alonso.

Il campione del mondo quest'anno è sempre andato a punti, con 6 successi, 4 secondi posti e un quinto a Indianapolis.

Schumi vanta 4 centri, 4 piazze d'onore, un 5.o e un 6.o posto ma anche un ritiro nel disastro australiano di aprile. Solo all'inizio di luglio lo spagnolo sembrava ormai lanciato verso il secondo titolo di fila targato Renault dopo un filotto di 4 successi che sono suonati come umiliazioni per il Cavallino rampante staccato di 25 punti. Ma alla Ferrari non si sono dati per vinti e cocciutamente sono andati avanti nell'evoluzione della vettura e delle coperture. E ora il gap con la Renault è colmato quanto alle prestazioni della vettura anche per l'abolizione del mass damper, l'ammortizzatore inerziale che faceva guadagnare ai francesi anche 2 decimi al giro. Il team di Maranello addirittura ha superato i rivali quanto alla resa degli pneumatici se Pat Symonds, ingegnere di Briatore, l'altro giorno è arrivato a lanciare un vero e proprio atto di accusa alla Michelin, accusata in pratica di aver fornito ultimamente coperture inferiori alla Bridgestone soprattutto nella resistenza.

Ma per la rincorsa rossa sarà determinante anche l'apporto di Felipe Massa, la seconda guida Ferrari che negli Stati Uniti è riuscito a mettersi in mezzo tra Schumi ed Alonso mentre in Francia è stato beffato dalla strategia di soste degli avversari. L'apporto dei rispettivi compagni di squadra potrebbe rivelarsi un altro fattore a favore della scuderia italiana che ha nel brasiliano un fido scudiero.

Non altrettanto si può dire di Giancarlo Fisichella contro il quale Alonso si è scagliato dopo il Gp di Francia, affermando di correre da solo, senza l'aiuto di nessuno. Parole come macigni che testimoniano il nervosismo nella scuderia transalpina che ci teneva a vincere a Magny-Cours, la pista che dista soli 150 km dalla sede della Renault. Il pilota spagnolo forse è teso anche perché pare non avere le idee poi così chiare per il futuro. Quella firma posta già in autunno sul contratto con la McLaren per il 2007 forse Alonso vorrebbe averla siglata con l'inchiostro simpatico vista la crisi in cui è caduta la scuderia di Woking. Le voci che si rincorrono da giorni su un tentativo della Renault di trattenere il proprio campioncino hanno costretto la McLaren a ribadire ufficialmente che Alonso è cosa loro.

In Ferrari l'ottimismo è all'apice con Montezemolo che a ogni occasione, carica i suoi. Allora forza Schumi: si-può-fare.

Felipe Massa

Michael Schumacher esce dal box delle Rosse per le prove libere di ieri pomeriggio che lo hanno visto il più veloce dei «titolari»

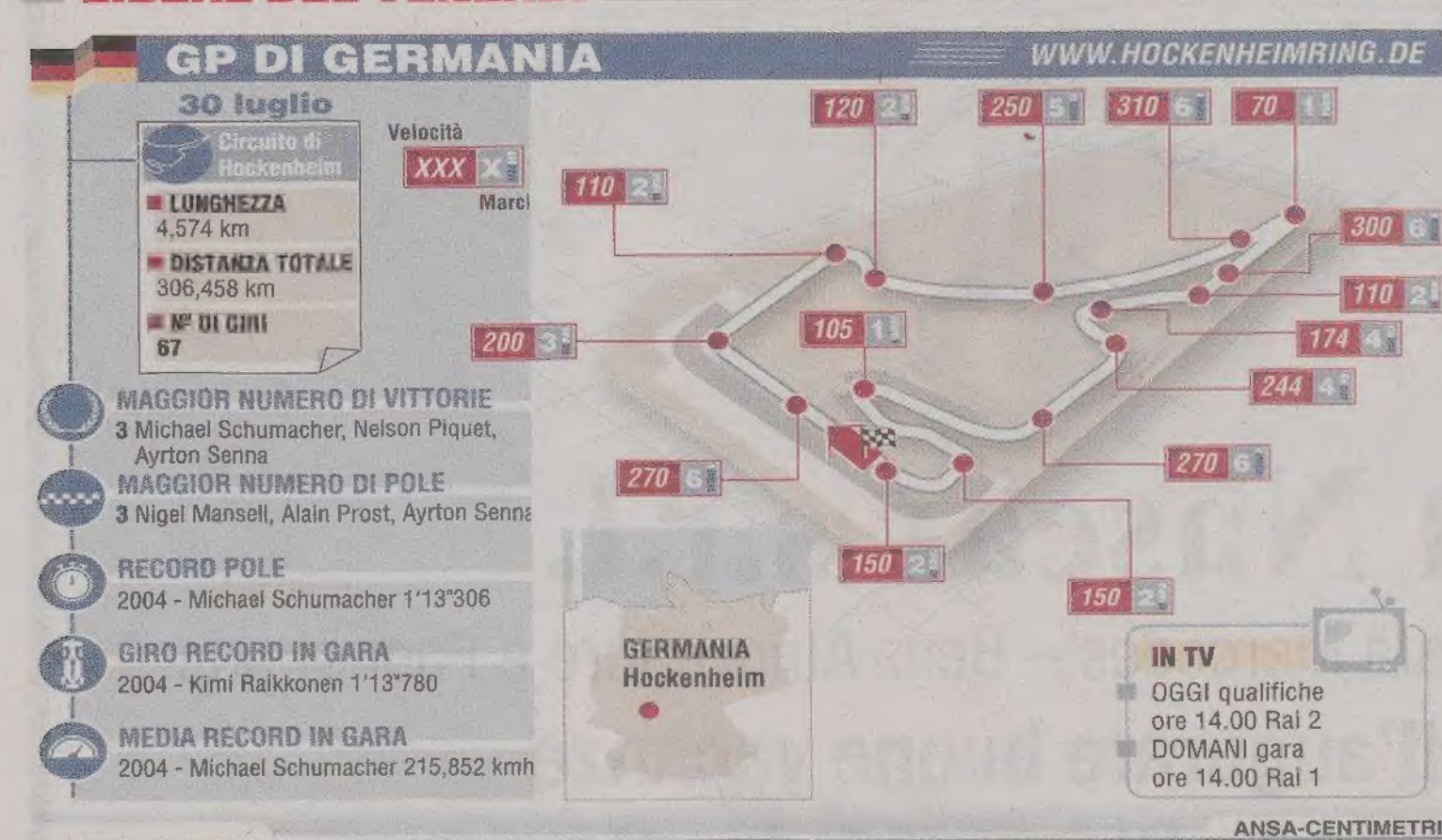
CONTRATTO

Montezemolo: «Todt confermato? Siamo d'accordo»

ROMA Luca di Montezemolo ha voluto fare chiarezza sul destino di Jean Todt, alla corte di Maranello sin dal 1993 e in scadenza di contratto a fine stagione. Poche parole ma emblematiche: «Perché Todt resti ancora con noi bisogna essere d'accordo in due e io penso che lo siamo». Poco più di un mese, invece - precisamente il Gp d'Italia - per conoscere la formazione piloti per l'anno prossimo.

Intanto, per tutelare le vetture d'epoca è nato Ferrari Classiche, un ente che ha il compito di fornire ai possessori di auto storiche i servizi di restauro, manutenzione, assistenza tecnica e certificati d'autenticità. Luca di Montezemolo, Piero Ferrari e Jean Todt hanno tenuto a battesimo a Maranello la nuova struttura dedicata, di 950 mq.

Esistono due immagini indimenticabili nel passato della Ferrari, legate al contributo delle seconde guide per la conquista del Mondiale piloti. La prima è quella di un Gilles Villeneuve fedele scudiero dell'iridato Scheckter a Monza, 1979, per quello che resterà l'ultimo titolo delle Rosse prima della cinquina targata Schumi (2000-04). Una doppietta che rese felice anche il Canadese volante, quel giorno secondo, convinto che presto sarebbe toccato a lui salire sul tetto del mondo. Non fu così. L'altro episodio è del '90 in Portogallo: dalla pole Mansell chiude Prost al via (entrambi su Ferrari) e apre il campo alle McLaren, spalancando le porte al successo finale di Senna.

LIBERE DEL VENERDÌ

Bene anche la Rossa dell'altro ferrarista Massa che ha ottenuto il quinto tempo assoluto

Bastano 5 giri a Schumi per distanziare gli avversari

Le prove per la pole position in diretta alle 14 su Raidue
La gara domani su Raiuno

HOCKENHEIM A Michael Schumacher sono bastati i primi cinque giri, nella seconda sessione di prove libere del Gran premio di Germania, per segnare il miglior tempo dei piloti «titolari».

Il tedesco della Ferrari ha girato in 1'16"502, poi è stato superato dal collaudatore della Bmw, il polacco Robert Kubica (1'16"225), ma sono impressionanti i distacchi inflitti da Schumi: quasi sei decimi a Kimi Raikkonen (1'17"040 con la McLaren-Mercedes), 1"2 alla Renault di Giancarlo Fisichella (1'17"672) e 1"5 a quella di Fernando Alonso (15.o tempo in'1'18"082).

Bene anche la Ferrari di Felipe Massa, quinto tempo assoluto in 1'17"205.

Dietro a Schumi, il terzo tempo è stato del collaudatore della Red Bull Robert Doornbos (1'16"549), quarto Raikkonen.

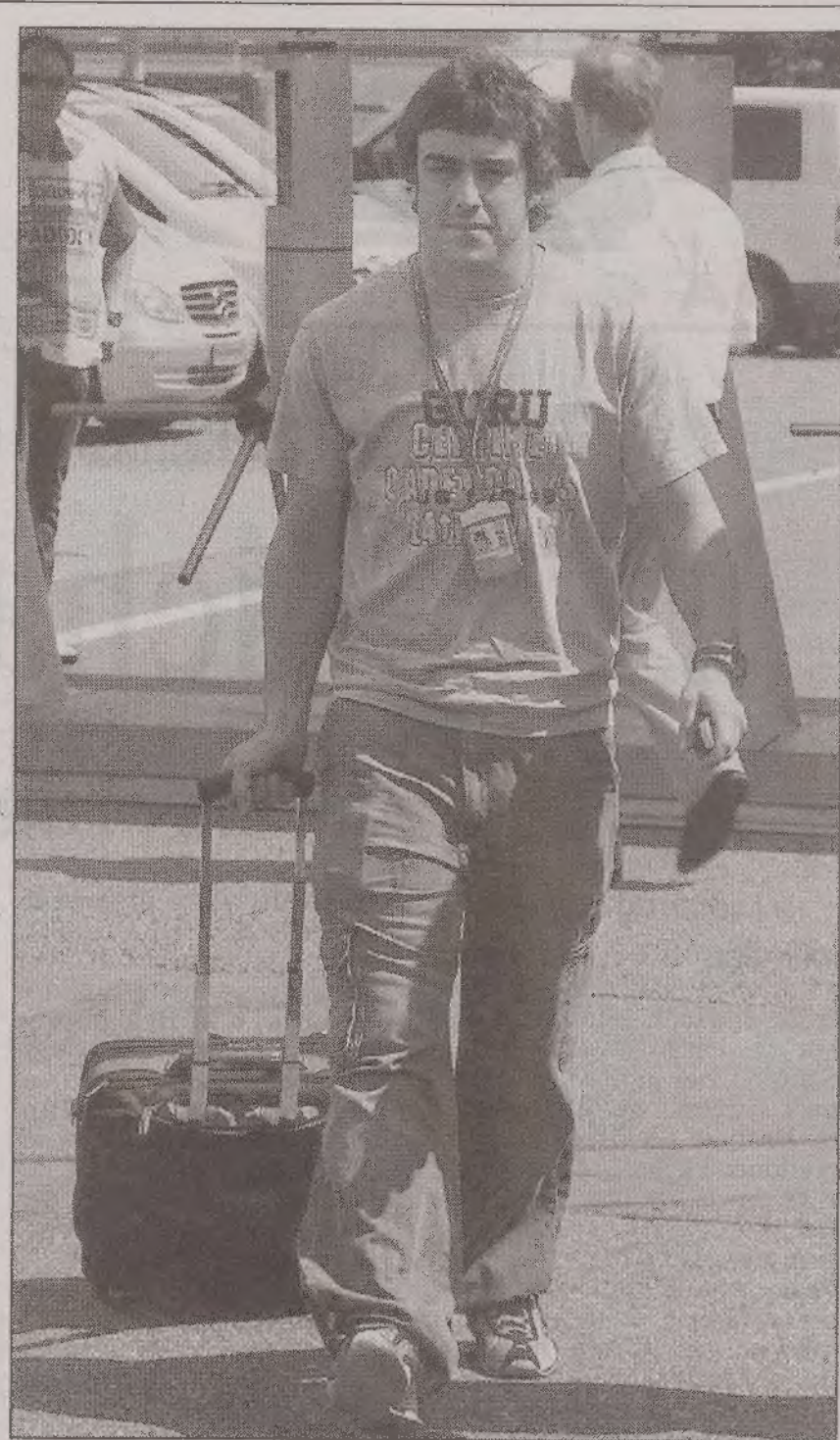
Dietro al brasiliano della Ferrari, la Honda di Anthony Davidson (1'17"294), la Williams di Mark Webber (1'17"344), la McLaren di Pedro De la Rosa (1'17"516) e la Honda di Jenson Button (1'17"542) giusto davanti a Fisichella. Undicesimo e dodicesimo tempo per le Toyota di Jarno Trulli e Ralf Schumacher (rispettivamente in 1'17"044 e 1'17"895).

Era stato Alexander Wurz con la Williams il più veloce nella prima ora di prove libere del Gran premio di Germania. Il test driver austriaco con il tempo di 1'16"349 aveva preceduto altri due collaudatori: Anthony Davidson (1'16"523 con la Honda) e Robert Kubica (1'17"343 con la Bmw).

Primo dei «titolari» è stato Jenson Button, in 1'17"439 con la Honda.

Mentre le Ferrari di Michael Schumacher e Felipe Massa erano rimaste ferme nei box, le Renault di Fernando Alonso e Giancarlo Fisichella hanno fatto segnare il settimo e nono tempo (rispettivamente in 1'18"328 e 1'18"664).

Le prove odierne che determineranno la pole position nel Gran premio di domani si possono seguire in diretta su Raidue alle 14, mentre la gara di domani si potrà vedere alle 14 su Raiuno.

Tre momenti del campione del mondo Fernando Alonso al suo arrivo nei box della Renault nell'autodromo di Hockenheim dove spera di tenere distante il suo avversario Schumacher

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI GERMANIA *La Renault spera in un ripensamento dell'asturiano per il 2007*

Fernando teso a Hockenheim

Uno sprone da Briatore: «Mi aspetto una reazione dalla Michelin»

HOCKENHEIM È prima in entrambe le classifiche iridate. Non bastasse questo, nella graduatoria riservata ai conduttori vanta un margine davvero rassicurante di 21 punti.

La Renault tuttavia arriva in Germania molto tesa, preoccupata per le recenti prestazioni della solidissima R26, monoposto sempre competitiva ma non brillante come accadeva all'inizio della stagione.

Tra Stati Uniti e Francia Schumacher ha rosicchiato 8 punti ad Alonso, la Ferrari ne ha recuperati addirittura 13.

Se non si parla ancora di mondiale riaperto è solo per l'incredibile parziale messo a segno da Alonso dal Bahrain al Canada (lo spagnolo nelle prime 9 gare ha conquistato 84 punti su 90).

Da qui alla fine all'asturiano basteranno i secondi posti per riconfermarsi campione, ma in pochi ormai giudicano chiusa la partita. A iniziare dallo stesso protagonista, ben supportato dal team due settimane fa a Magny-Cours ma critico con il proprio muretto appena quindici giorni prima negli Usa («Io sono da solo, Schumacher invece ha un'intera squadra alle spalle», lo sfogo attribuitogli).

Non lesina uno sprone nemmeno Briatore, lesto a individuare nel partner gommista l'attuale punto debole.

«Ora mi aspetto una reazione importante dalla Michelin - il commento del manager piemontese dopo il secondo posto di Alonso in Francia - ora la Bridgestone è superiore».

Il sorpasso delle gomme giapponesi sulle transalpine appare chiaro soprattutto quando la temperatura sale, fatto che non lascia ben sperare Alonso e Fisichella in vista dei torridi gp estivi.

I test di Jerez della scorsa settimana, oltretutto, sono stati gli ultimi a disposizione prima della pausa estiva; toccherà all'asfalto tedesco dire chi li ha sfruttati al meglio e, di conseguenza, correrà da protagonista sino a fine agosto.

Un ruolo importante, infine, l'avrà Fisichella, terzo nel mondiale ma chiamato a una impennata nei risultati per consolidare una classifica costruttori meno solida di qualche tempo fa.

È molto fluida, quasi incerta, la situazione della Renault in chiave 2007. Di sicuro, forse, perché gira voce che ci sia un ripensamento, c'è la partenza di Alonso verso la McLaren e la permanenza di Fisichella nel team, per il resto sono ancora parecchi i tasselli da mettere a posto.

A cominciare dalla posizione di Flavio Briatore, in scadenza di contratto ma in vista di rinnovo. Briatore dovrebbe restare a capo del box transalpino per altre tre stagioni, come gli è stato proposto dallo stato maggiore della casa francese.

Lontano dalla soluzione l'enigma che contiene il nome del nuovo pilota, sempre che Alonso parta. Briatore spinge e si mostra fiducioso verso l'ingaggio di Raikkonen, ma il finlandese è considerato molto vicino alla Ferrari.

In McLaren, oltretutto, si dicono convinti che Kimi non si sposterà, restando con loro al fianco di Alonso. Ai francesi non resta che cautelarsi, dunque; Heikki Kovalainen, oggi tester, è il nome su cui puntare.

Marco M. Nagliati

Fisichella (secondo da destra) con il team dei meccanici Renault

La prossima stagione la Williams con motori Toyota

Il leader del mondiale si dice ottimista: «Dovrò battere il campione tedesco su ogni circuito»

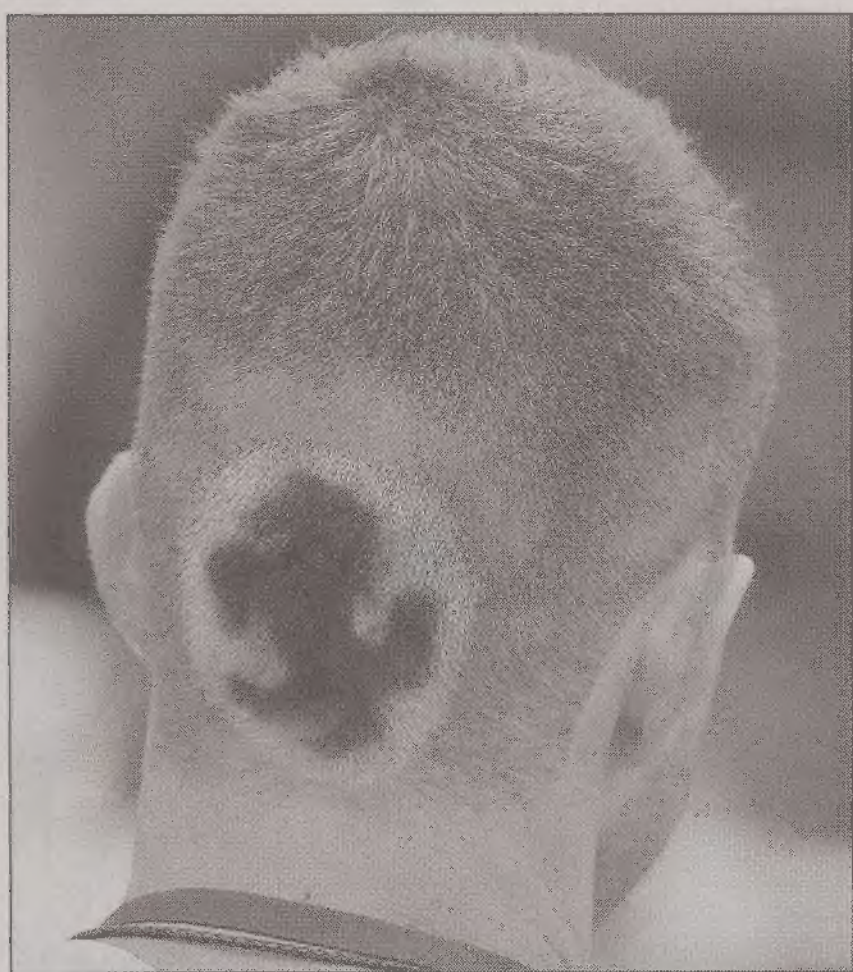
«Sarà fondamentale il contributo di Fisichella»

LONDRA Fernando Alonso è consapevole che la vittoria nel Gran premio di Germania domani sarà fondamentale per riconfermarsi campione del mondo: «È importante battere Schumacher a ogni gara - ha dichiarato il pilota spagnolo della Renault in un comunicato della scuderia francese all'inizio della settimana che porta alla corsa tedesca - ma penso che vincere a Hockenheim per l'aspetto psicologico varrebbe più di dieci punti». Alonso, che ha ancora 17 punti di vantaggio sul tedesco della Ferrari, è comunque fiducioso: «Mi sento ottimista - ha spiegato - la Renault è pronta e lo sono anche io. Sono convinto che possiamo finire il 2006 nello stesso modo in cui l'abbiamo iniziato».

Dopo i risultati di Indianapolis e Magny Cours la lotta è apertissima anche per il campionato costruttori (21 punti dividono la Renault e la Ferrari).

«Fernando sta facendo un ottimo lavoro - ha affermato il capo degli ingegneri della scuderia francese Pat Symonds - nei prossimi mesi sarà fondamentale il contributo di Fisichella che deve esserci in ogni gara0 per prendere punti alla Ferrari». Fernando Alonso, pilota Renault leader del mondiale, pronto a vincere sempre: «Devo battere Schumi in ogni circuito. Sono molto ottimista. Abbiamo disputato una prima parte di stagione molto buona, e il fattore chiave ora è continuare e capitalizzare il lavoro. Il team Renault è pronto, e io sono pronto. Sono convinto che possiamo finire il 2006 nel modo in cui l'abbiamo cominciato - ha detto il pilota in un'intervista resa nota dalla scuderia francese -. Siamo nel mezzo di una buona battaglia tra i fornitori di gomme al momento. Michelin e Bridgestone si stanno spingendo a vicenda a ogni gara. Abbiamo gomme fantastiche e la Michelin ci sta offrendo performance superiori, questo è il motivo per cui siamo in testa al campionato. Sono ottimista riguardo il resto dell'anno e sono certo che la Michelin sarà di nuovo campione. È importante battere Michael a ogni gara - sottolinea il campione spagnolo - non solo a Hockenheim! Sappiamo che in questa fase della stagione, dobbiamo finire davanti alle Ferrari. Ma penso che una vittoria in Germania avrebbe un valore superiore ai 10 punti per l'aspetto psicologico. Provo a vincere tutte le gare, ma significherebbe molto vincere qui».

Frattanto la Williams dall' anno prossimo avrà motori Toyota. L'accordo tra la scuderia di Grove e l'azienda giapponese ha una durata triennale. Il team di Frank Williams, che quest'anno aveva propulsori Cosworth dopo la separazione dalla Bmw, potrà correre con le stesse specifiche della Panasonic Toyota Racing.

«Questo accordo è una prima pietra per la sfida della Williams al campionato del mondo - ha dichiarato Frank Williams co-proprietario della scuderia con Patrick Head -. La Toyota è un gigante industriale con la reputazione di raggiungere gli obiettivi che si prefissa».

A sinistra un fan del Cavallino rampante, qui sopra Michael Schumacher a destra si fanno belli i box Ferrari e Renault

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI GERMANIA *Dopo aver sbancato Magny-Cours quartiere generale dei francesi*

La Ferrari vuole cavalcare l'onda

Il rendimento della 248 F1 dà fiducia alla Casa di Maranello

HOCKENHEIM Cavalcare l'onda e seguire la corrente. È così che la Ferrari si avvicina al Gran premio di Germania dopo aver sbancato Magny-Cours, quartier generale Renault: la progressione di rendimento con la quale la 248 F1 ha prima raggiunto e poi superato la Renault negli ultimi due Gp alimenta la fiducia in vista di Hockenheim. Fiducia e tranquillità, malgrado i 17 punti che ancora dividono Michael Schumacher dalla vetta del Mondiale.

E poiché nel weekend di Magny-Cours tutto ha funzionato a dovere, gli uomini della Rossa hanno ripetuto anche in vista di Hockenheim il cliché di preparazione. Ossia due giorni di test di gomme a Le Castellet, addirittura in proiezione della gara in Turchia tra poco meno di un mese, prove nelle quali i due piloti titolari hanno lavorato sodo, con Massa ogni giorno più rapido di Schumi di un'inezia, mentre soltanto martedì Badoer collaudava le vetture da spedire in Germania.

La sensazione è che, indipendentemente dalla migliore adattabilità delle due marche di pneumatici ai tracciati e alle temperature dell'asfalto, la 248 F1 abbia raggiunto la rivale francese in termini di affidabilità e qualità aerodinamiche, con il supermotore potenziato

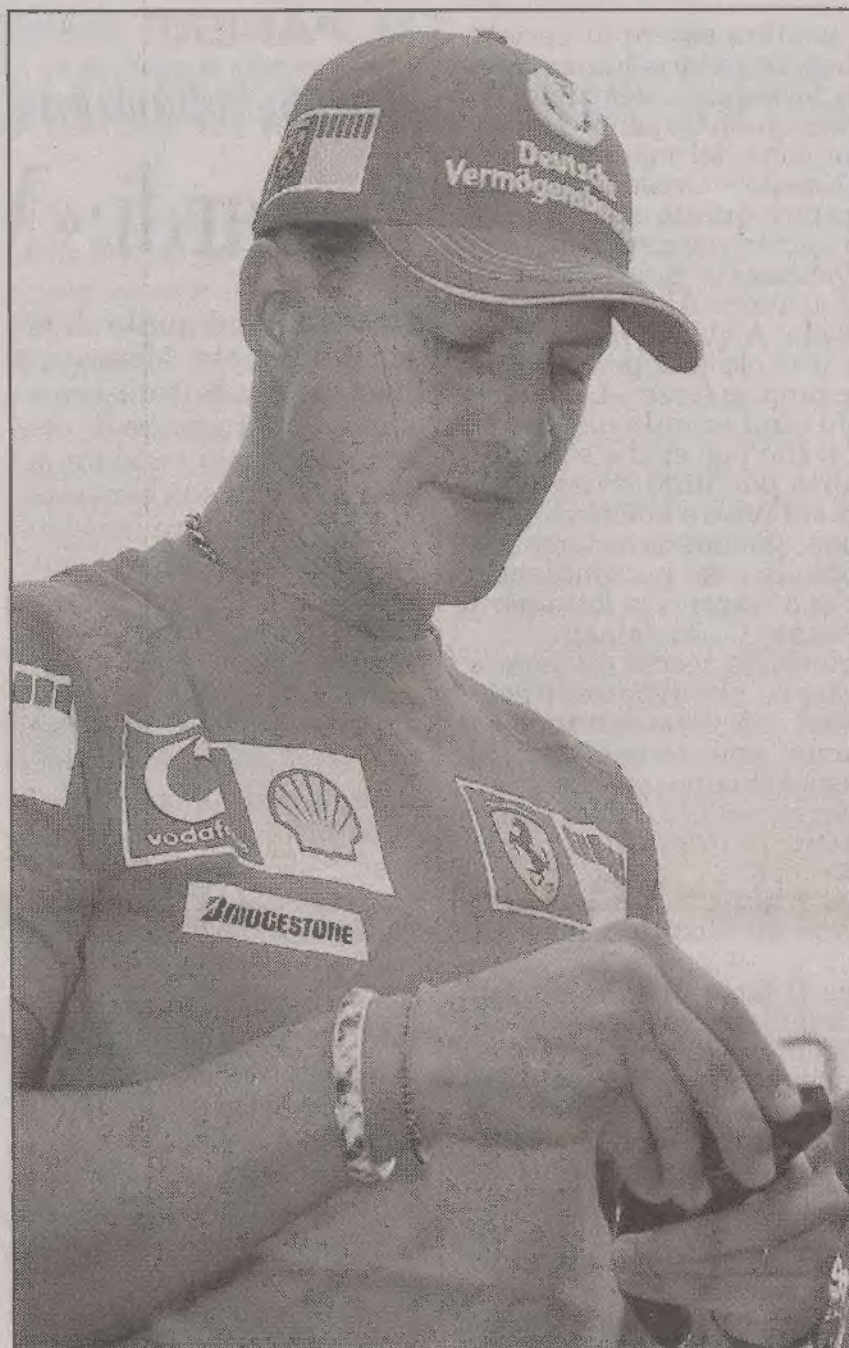
Luca Badoer

che già da qualche mese riesce a sprigionare e a distribuire maggiore potenza del V8 Renault.

Schumacher non esagera con i trionfalismi ma è evidente che il primo a credere nell'obiettivo rimonta è proprio lui: «Abbiamo compiuto indubbiamente un bel passo avanti, anche se non possiamo affermare di essere superiori ai nostri avversari». D'altro canto, con un equilibrio al vertice come quello indicato dal campionato in corso e con l'affidabilità palesata dai due contendenti al titolo, aver divorato ad Alonso otto punti in due sole gare rappresenta per il sette volte iridato un ulteriore incentivo a non arrendersi e a perseguire un obiettivo che pareva impossibile, all'indomani di Montreal.

«Non penso di dover rimarcare quanto siamo carichi - ha dichiarato Schumacher, che ad Hockenheim ha spesso dovuto correre in difesa, soprattutto quando era una pista di pura potenza dei motori - credo che sia evidente. Percepisco questo sentimento all'interno della squadra. Il nostro spirito si è risvegliato e ora vogliamo il titolo». Strizzando idealmente l'occhio al compagno di squadra Massa, l'asso della Ferrari ritiene che il titolo non possa essere conquistato basandosi solo sulle proprie forze: «La vedo in maniera diversa. In F1 le cose possono cambiare velocemente, il che può significare che un vantaggio sicuro può improvvisamente svanire. Siamo tutti concentrati sul nostro obiettivo, mettere gli avversari sotto pressione, guadagnare terreno e vincere di nuovo. Magari riaprendo la lotta per il Mondiale e rendendo più interessante il finale di stagione».

Adesso che la 248 F1 ha trovato il migliore compromesso aerodinamico e che la Bridgestone ha raggiunto il livello qualitativo della Michelin, se non oltre, la Ferrari non può più tradire.

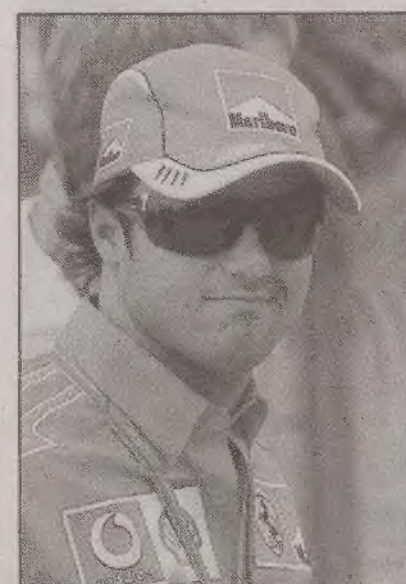
Gian Paolo Grossi

Un Michael Schumacher ottimista attende la gara di domani

PILOTI

L'apporto delle seconde guide potrà essere determinante per il Mondiale

C'è anche il duello Massa-Fisichella

HOCKENHEIM La lotta per il successo finale nella stagione in corso non è soltanto Alonso contro Schumacher. È pure Fisichella contro Massa, ovvero quanto potrà risultare determinante l'apporto delle seconde guide nei due team in lizza per il Mondiale? E visto che la concorrenza non sembra all'altezza di Ferrari e Renault (McLaren e Honda non sono in grado di inserirsi persino sporadicamente tra le scuderie regine, per prestazioni e affidabilità), ecco che il compito che attende i compagni di squadra dei due candidati al titolo iridato assume un ruolo importantissimo, forse addirittura determinante.

Ha ragione il presidente Montezemolo quando asserisce che la differenza l'hanno fatta unicamente i due Gp nell'altro emisfero, Malesia ed Australia, seconda e terza gara stagionale. Senza quel gap accusato dalla Ferrari, il rendimento dei due top driver sarebbe identico e tale sarebbe grosso modo anche quello delle seconde guide, tenuto conto che Fisico ha colto proprio a Sepang l'unica vittoria stagionale e

Felipe Massa

che Massa ha dovuto inevitabilmente pagare dazio alla nuova realtà professionale, a un ambiente diverso che giustifica e richiede risultati all'altezza delle aspettative. In questo Mondiale che pare una sfida a scacchi, dove lo sconfitto è quasi un vincitore poiché spesso non paga più di due lunghezze al diretto rivale, mentre chi trionfa - viceversa - attende il prossimo Gp sperando in un più cospicuo guadagno, Fisichella e Massa hanno portato a casa, nelle ultime otto gare la bellezza di 70 punti, separati da sei sole lunghezze ma in favore del brasiliano: 38 contro 32. Di questo passo, in casa Ferrari, è lecito pensare al Mondiale costruttori almeno quanto nel titolo piloti.

Massa al traguardo davanti al romano in quattro occasioni, ma in entrambi gli ultimi due Gp, a conferma sì della competitività della Rossa ma anche di una crescita del giovane brasiliano, il cui adattamento è stato paragonato troppo presto in chiave negativa ai pur non trascendentali Irvine e Barrichello. Eppure Fisichella ha già ottenuto garanzie per il 2007 e la sua riconferma in Renault, con Alonso sicuro, o quasi, partente verso la McLaren, deve essere interpretata come un segnale di continuità da parte di un team vincente e la volontà di garantire il massimo appoggio possibile ad Alonso, per la riconquista del titolo nella stagione in corso. Queste certezze Massa non le ha: vive costantemente col fantasma di Raikkonen nel box.

A sinistra le gomme, protagoniste anche nel Gran premio di domani. Qui sopra e a destra Schumi vince a Magny-Cours

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI GERMANIA *Secondo il sette volte iridato i 17 punti dallo spagnolo sono recuperabili*

Schumi: «Vogliamo il titolo»

«Le performance possono variare di molto in base a dettagli»

MARANELLO Michael Schumacher sembra essere in perfetta forma come la Ferrari e le ultime due vittorie hanno motivato ancora di più il team per la riconquista del titolo.

«Non penso di dover rimarcare quanto siamo carichi - ha dichiarato il sette volte Campione del mondo sul sito internet media della casa di Maranello -. Credo fermamente che sia evidente. Posso percepire questo stesso sentimento dentro al team. Il nostro spirito competitivo si è risvegliato, vogliamo il titolo». Diciassette punti separano Schumi dal campione in carica Fernando Alonso, e il recupero pare un compito molto difficile. A questo proposito, il pilota della Ferrari ritiene che il titolo non possa essere conquistato basandosi solo sulle proprie forze: «La vedo in maniera diversa - ha sottolineato - in Formula uno le cose possono cambiare velocemente, il che può anche significare che un vantaggio sicuro e certo può improvvisamente svanire. Siamo tutti concentrati sul nostro obiettivo, mettere gli avversari sotto pressione, guadagnare terreno e vincere di nuovo. Se ci riusciamo, le cose possono anche cambiare. Forse riusciremo anche a riaprire la lotta per il titolo e rendere di nuovo interessante il campionato».

Schumacher ha provato due giorni, la scorsa settimana, a Le Castellet, nel Sud della Francia, per definire le gomme e l'assetto per le prossime gare: «Stiamo lavorando bene - ha commentato -. Dovremmo andare bene a Hockenheim, anche se molto spesso abbiamo sperimentato che le performance possono variare di molto in base a dettagli. Di conseguenza vorrei attendere prima di dare una valutazione sugli equilibri delle forze in campo. Solo di una cosa siamo sicuri al cento per cento: che daremo il tutto per tutto. Vogliamo andarcene da Hockenheim come vincitori».

Alla domanda se riteneva che il fatto di aver provato molto la scorsa settimana prima della tradizionale pausa estiva imposta dalla Federazione, possa rappresentare un vantaggio che si ripercuoterà anche dopo la gara di Hockenheim, Michael Scumacher ha risposto che: «No, realmente non credo che potremo avvantaggiarci molto da questa situazione, nel senso che il livello di competitività è così elevato che basta commettere un piccolo errore nella scelta del set up della vettura, come magari è avvenuto di recente ai nostri avversari, per compromettere tutto. Quello che dobbiamo invece fare con certezza è prendere le gare a una a una, con però ovviamente la consapevolezza di aver fatto tutto quanto era nelle nostre possibilità, cosa che naturalmente ci fa ben sperare per i prossimi appuntamenti».

Michael Schumacher con Ross Brawn

PARERE

Il pilota italiano protagonista a Scarperia del Campionato italiano Superturismo

Zanardi: «Montoya si troverà bene al Nascar»

SCARPERIA «Dal punto di vista del talento, Montoya è uno che si adatterà benissimo a quel genere di corse: non ho mai visto un pilota avere la sua sensibilità nel controllare la vettura nelle curve ad alta velocità».

Così Alex Zanardi commenta il passaggio dell'ormai ex pilota di Formula Uno Juan Pablo Montoya nel Campionato Nascar della prossima stagione.

Zanardi è stato protagonista all'autodromo del Mugello in occasione del Campionato italiano Superturismo, dove il pilota del Bmw Team Italy-Spain, dopo essersi aggiudicato la sua quarta pole position stagionale su 4 gare finora disputate, l'altro pomeriggio ha anche vinto la gara.

«Quelle sono sicuramente macchine con le quali c'è tanto da lavorare con lo sterzo - spiega Zanardi - e lui è uno specialista nelle curve veloci. Con quei "cassoni" sarà uno che con gomme usate farà la differenza rispetto a certa gente che ha vinto tanto, ma più per mestiere, malizia ed esperienza piuttosto che per istinto».

Alex Zanardi

Pablo Montoya

Zanardi dà anche suggerimenti a Montoya per vivere bene l'esperienza: «L'importante è che Pablo si doti di una serie di accessori preposti a rendergli la sua vita confortevole e divertente. Si deve dotare di un aereo, di un motorhome e di tutte le comodità di cui avrà bisogno. Per uno come lui, secondo me, è importante poter arrivare in pista all'ultimo momento, andare via quando gli pare, prendere le corse improvvisando e divertendosi, arrivando sui circuiti con la famiglia al seguito, giocare con i propri figli e fare tutto ciò che gli pare. Questo significa sentirsi in pista come a casa. In questo modo fare 35 o 40 corse all'anno non gli peserà. Lui è uno che va tenuto sempre motivato e solo se lo fai divertire tira fuori tutto il suo talento smisurato».

Infine Zanardi spiega perchè con la McLaren le cose non sono andate. «Credo che in McLaren Montoya abbia patito soprattutto il fatto che oltre alle gare sia stato costretto a girare l'Europa a fare test e promozioni con gli sponsor, dovendo di conseguenza trascurare sua moglie e i suoi figli. Se a questo si aggiunge il fatto che al suo fianco ha avuto un pilota di grande talento come Kimi Raikkonen che in pista è un "martello pneumatico" ecco che il divorzio era inevitabile».